ЦѢНА 8 КОП.

ИЗДАНІЯ

учрежденной по ВЫСОЧАЙШЕМУ повелѣнію Постоянной Коммисіи народныхъ чтеній *).

(С.-Петербургъ, Екатерининскій каналъ, 14).

I. Отдѣлъ религіозно-нравственный.

Уничиженіе на землѣ Господа нашего Іисуса Христа 8 к. Церковь Христова со временъ Апостоловъ 15 к. Жизнь Божіей Матери 10 к. О Богослуженіи Православкой Церкви 10 к. Великій постъ 8 к. Св. Василій Великій 7 к. Св. Григорій Богословъ 7 к. Св. Іоаннъ Златоустъ 6 к. Жизнь св. Николая Чудотворца 8 к. Житіе преп. Ксенофонта, и супруги его Маріи 8 к. Свв. Кириллъ и Меѳодій, просв. Славянъ 8 к. Св. Стефанъ Пермскій 5 к. Св. Митрофанъ Воронежскій 5 к. Св. Димитрій Ростовскій 5 к. Св. Тихонъ 6 к. Святитель Ѳеодосій Углицкій 8 к. Сказаніе о преп. Трифонѣ, просвѣтителѣ лопарей 10 к. Св. Нина, просвѣтительница Грузіи 6 к. Іоаннъ Дамаскинъ 3 к. Отшельникъ (Алексій человѣкъ Божій) 5 к. Преп. Серафимъ Саровскій 10 к. Платонъ, митрополитъ Московскій 5 к. О жизни и подвигахъ Иннокентія, митрополита Московскаго 10 к. Исторія Святой земли 12 к. Русскіе богомольцы въ Святой Землѣ 20 к. Русскіе богомольцы на Синаѣ 12 к. Богомольцы у святынь Кіева. Лавра 20 к. Тоже. Старый Кіевъ 10 к. Свято-Троицкая Сергіева лавра 10 к. Святая Почаевская Успенская лавра 8 к. Валаамская обитель 8 к. Кирилло-Бѣлозерскій монастырь 8 к. Соловецкая обитель 8 к. Новый Іерусалимъ 8 к. Ростовъ Великій и его святыни 15 к. Святыни Вильны 10 к. Московскій кремль 7 к. Святыни Чернигова 6 к. Оптинскій старецъ Авмросій 7 к. Новгородъ съ кратк. путевод. по святынямъ. 15 к.

II. Отдѣлъ историческій.

Начало христіанства на Руси 8 к. Сыновья св. Владиміра: св. Борисъ и Глѣбъ; Ярославъ 6 к. Владиміръ Мономахъ и его завѣщаніе 10 к. Нашествіе татаръ и князь Михаилъ Тверской 8 к. Александръ Невскій 7 к. О св. Моск. митрополитахъ Петрѣ Алексіи и о Мамаевомъ побоищѣ 8 к. Іоаннъ III 10 к. Іоаннъ Грозный 10 к. О рукописномъ дѣлѣ и книгопечатаніи на Руси 10 к. О смутномъ времени на Руси 15 к. Патріархъ Филаретъ 8 к. Царствованіе Михаила Ѳеодоровича 8 к. Царствованіе Алексѣя Михайловича 6 к. Присоединеніе Малороссіи 7 к. Петръ Великій 25 к. Какъ и чему училъ Петръ В. народъ свой 8 к. О преемникахъ Петра В. 10 к. Екатерина II Великая 7 к. О Суворовѣ 7 к. Потемкинъ-Таврическій 8 к. Царствованіе Александра I. 8 к. Народная война 1812 года 25 к. Императоръ Николай I. 12 к. Разсказы о Севастопольцахъ 8 к. Объ уніатахъ въ Зап. Руси и ихъ возсоединеніи съ Прав. Церковью 15 к. О жизни и дѣяніяхъ Александра II. 20 к. Воспоминаніе о походѣ въ Турцію 1877—78 г. 15 к. Царь-Миротворецъ Александръ III. 7 к. Милость Божія надъ Царемъ 5 к. Свящ. коронованіе Ихъ Императорскихъ Величествъ 5 к. Петербургъ за 200 лѣтъ 15 к. Крестовые походы 15 к. О театрѣ. 15 к. Іоанна д'Аркъ 10 к. Христофоръ Колумбъ 5 к.

---

*) *Изданія Постоянной Коммисіи разрѣшены для публичныхъ народныхъ чтеній и народныхъ библіотекъ читаленъ, а также для библіотекъ низшихъ училищъ вѣдомства Министерства Народнаго Просвѣщенія.* (См. каталогъ Коммисіи).

-17-

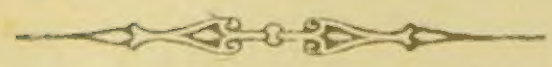
ВЕЛИКІЙ

СИБИРСКІЙ ПУТЬ.

Льва Жданова.

Изданіе учрежденной по Высочайшему повелѣнію Постоянной Коммисіи народныхъ чтеній.

Съ картою въ краскахъ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія И. В. Леонтьева, Басковъ переулокъ, 4.
1905.

СВѢТОВЫЯ КАРТИНЫ КЪ НАСТОЯЩЕМУ ЧТЕНІЮ
(для аудиторій):

1) Портретъ Императора Александра II.
2) Сибирскій лѣсъ.
3) Сибирскія горы.
4) Сибирскія тундры.
5) Большой сибирскій трактъ.
6) Мостъ черезъ Волгу у Сызрани.
7) Александръ III.
8) Закладка Владивостокской желѣзной дороги.
9) Переселенцы на Сибирской дорогѣ.
10) Складъ сельско-хозяйственныхъ орудій.
11) Школа въ пересел. поселкѣ.
12) Вагонъ-церковь.
13) Прокладка пути.
14) Мостъ черезъ р. Обь и мостъ черезъ р. Енисей.
15) Озеро Байкалъ.
16) Мостъ черезъ р. Сунгари.
17) Туннель.
18) Видъ станціи В. К. ж. д.
19) Челябинскъ.
20) Омскъ.
21) Томскъ.
22) Томскій университетъ.
23) Иркутскъ.
24) Владивостокъ.
25) Карта Сибирской ж. д.

Госуд. публичная
историческая
библиотека РСФСР
№ 30146 1979г.

При книжномъ складѣ Постоянной Коммисіи открытъ отдѣлъ по подбору, изготовленію и разсылкѣ **СВѢТОВЫХЪ КАРТИНЪ** для изданныхъ Коммисіей народныхъ чтеній, а также имѣются **ФОНАРИ** и принадлежности къ нимъ.

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 2 Апрѣля 1905 года.

Когда въ свое время будутъ писать исторію нашей родины конца прошлаго и начала XX-го вѣка,—несомнѣнно, какъ на одно изъ величайшихъ событій этого времени, укажутъ на проведеніе Великаго Сибирскаго пути.

Если Сѣверная Америка перерѣзана поперекъ «Тихоокеанской» желѣзной дорогой, если даже вдоль обоихъ Американскихъ материковъ на десятки тысячъ верстъ собираются протянуть стальной путь,—это не мудрено.

Народъ тамъ много богаче и дѣятельнѣе русскаго. Вся эта страна не терпѣла такъ сильно и часто отъ изнурительныхъ войнъ и тяжкихъ голодовокъ. А для «соломенной Руси»—какъ издавна и по справедливости называютъ нашу великую родину, для народа, который, хотя и живетъ среди огромныхъ залежей желѣза, но все еще не вполнѣ воспользовался имъ,—для такого, бѣднаго деньгами и промышленностью, царства, какъ наше—построеніе Великаго Восточнаго пути — являлось великимъ подвигомъ.

И вообще-то, по сравненію съ остальными европейскими государствами, не говоря объ Америкѣ,—Россія слабо снабжена рельсовыми

путями, особенно—подъѣздными, мелкими вѣтками, поднимающими жизнь разныхъ ззхолустныхъ уголковъ. Средствъ не хватаетъ на самыя необходимыя нужды, какъ напримѣръ на дѣло обученія народа. Но жизнь давно уже подсказывала, какъ необходимъ Великій Сибирскій путь, хотя бы сооруженіе его и потребовало напряженія всѣхъ силъ въ государствѣ и большихъ денежныхъ расходовъ и жертвъ.

Еще лѣтъ 40 тому назадъ, когда едва-едва стали заводиться желѣзныя дороги въ Россіи,—во время одной изъ сильныхъ голодовокъ на сѣверовосточной нашей окраинѣ—въ Уральскомъ краю,—было признано, что лучшимъ средствомъ противъ этой бѣды—явится рельсовый путь отъ Урала—въ глубь хлѣбородной Сибирской полосы, до Тюмени и дальше до Амура. «По этому пути—можно будетъ, говорилось въ проектѣ легко и скоро доставлять хлѣбъ въ неурожайныя, пріуральскія и другія мѣста изъ Сибири, гдѣ богатые запасы хлѣба лежатъ и пропадаютъ понапрасну за неимѣніемъ сбыта».

Купечество сибирское, съ своей стороны—десятками лѣтъ усиленно хлопотало о проведеніи дороги, ясно понимая, насколько рельсовый путь облегчитъ сношенія съ этимъ богатымъ, но словно судьбой позабытымъ краемъ.

Проведеніе рельсовъ до самой Китайской границы, кромѣ большихъ торговыхъ выгодъ — должно было служить къ укрѣпленію русскаго вліянія на Дальнемъ Востокѣ.

Все это, вмѣстѣ взятое, заставляло русское правительство поставить какъ можно скорѣй на очередь постройку Сибирской желѣзной дороги, вагоны которой должны замѣнить безконечные обозы, медленно-ползущіе по знаменитой Владиміркѣ, или по Московскому тракту, какъ называли его сами сибиряки.

Еще въ 1868 году, Императоръ Александръ II, — который ранѣе будучи наслѣдникомъ, объѣзжалъ Сибирь, — поручилъ полковнику Богдановичу произвести предварительныя изысканія лучшихъ направленій для проведенія Сибирской желѣзной дороги.

Какъ только вѣсть о такомъ благомъ начинаніи разнеслась по Сибири, — все тамъ зашевелилось, особенно — многочисленное и сильное купечество, даже составившее и принесшее трогательное прошеніе отъ имени своего сословія Государю Императору. Городскія управленія приняли горячее участіе въ обсужденіи вопроса какое направленіе придать Великому Сибирскому пути, чтобы полнѣе использовать богатства огромнаго края, лучше послужить на пользу и самой Сибири и всему русскому царству.

Богата, неизмѣримо богата Сибирь. Но и теперь еще—огромная часть ея богатствъ остается нетронутой, хотя болѣе 300 лѣтъ тому назадъ началось покореніе этого края Россіей.

Пространства Сибирскія — огромны. Вся Европейская Россія—два раза можетъ помѣститься въ предѣлахъ Сибири. А такихъ государствъ, какъ Германія,—изъ нея можно выкроить до 25!

Мощные, первобытные лѣса тамъ занимаютъ до 200 милліоновъ десятинъ. Они богаты всякимъ звѣрьемъ и птицей. Огромныя полосы чернозема въ Средней Сибири могутъ прокормить милліоны людей. Больше 150 милліоновъ пудовъ зерна даетъ ежегодно сибирская нива. Въ горахъ—золото, желѣзо, каменный уголь, въ тундрахъ — неистощимые пласты горючаго торфа. Превосходная рыба въ многоводныхъ сибирскихъ рѣкахъ—все это ждетъ только человѣческихъ рукъ, чтобы пойти на пользу людямъ,—и долго ждало напрасно.

Мало—добыть изъ земли богатства,—надо найти имъ сбытъ, доставить туда, гдѣ въ нихъ есть нужда. А сибирское бездорожье—убивало всѣ стремленія къ разработкѣ мѣстныхъ даровъ природы.

Лѣса—выгорали на сотни верстъ, а сосѣди—китайцы, живущіе въ безлѣсной по-

лосѣ,—выписывали себѣ огромное количество лѣса—изъ далекой Америки, потому что оттуда моремъ—дешевле стоило подвезти его, чѣмъ доставить изъ сибирской тайги.

Хлѣбъ сибирскій, по той же причинѣ—годами залеживался и прѣлъ въ стогахъ и амбарахъ.

Рабочія руки—такъ были дороги, что даже золотыя розсыпи разрабатывались только тамъ, гдѣ золото валялось чуть не поверхъ земли.

Добываніе производилось такъ спѣшно и неумѣло, что сейчасъ, при бо́льшемъ наплывѣ людей и менѣе дорогихъ рабочихъ—находятъ выгоднымъ снова перемывать покинутые уже старые отвалы золотоносной земли—и получаютъ изрядный доходъ на вымытомъ золотѣ!

Желѣзо въ Сибири, въ этомъ краю желѣза—еще менѣе распространено, среди населенія чѣмъ въ бѣдной Россіи.

Соли не вездѣ можно достать, сколько нужно. Подвозить ее трудно къ разбросаннымъ отдаленнымъ становьямъ рыбаковъ. Поэтому — избытки наловленной рыбы бросаются и гніютъ на берегу рѣкъ и озеръ.

Образованныхъ людей и мастеровыхъ — очень мало во всемъ необъятномъ краю. Въ наставники къ дѣтямъ коренныхъ сибиряковъ— часто попадаютъ ссыльные, совершившіе тяжкія преступленія въ Россіи...

Словомъ, съ какой стороны ни взять,—неприглядна была жизнь сибиряка,—хотя и селился онъ на привольѣ, на просторѣ, гдѣ могъ обзавестись и пять-юшестью лошадками, и овцами, и рогатымъ скотомъ.

Много лошадей необходимо для крестьянской сибирской семьи, такъ какъ и самому нужно ѣздить часто и далеко за всякой бездѣлицей. Въ гости—сибиряки и то привыкли катить за сто-двѣсти верстъ. А, затѣмъ,—зимою, особенно вдоль большой Владимірки, вдоль сибирскаго тракта извозъ служилъ превосходнымъ подспорьемъ и средствомъ добыть лишній рубль, который такъ бываетъ нуженъ и дорогъ въ этомъ пустынномъ, дикомъ краю.

Зимою—еще можно было пользоваться сибирскими проѣзжими путями, хотя не безъ того, чтобы попасть въ руки грабителямъ, или потерять чемоданы и сундуки. Ихъ ловко срѣзывали грабители, подстерегающіе по ночамъ проѣзжающихъ.

Раньше убійства и избіеніе возчиковъ цѣлыми обозами нерѣдко повторялись на этомъ пути. Теперь стало потише. Но осенью, въ распутицу ни на саняхъ, ни на колесахъ нельзя передвигаться по сибирскимъ трактамъ. Тоже самое и весною.

Все это, конечно, ложилось тяжелымъ гнетомъ на всю жизнь богатой страны.

Прекрасными путями сообщенія служатъ многоводныя сибирскія рѣки. Но тамъ поселокъ отъ поселка отстоитъ на сотни верстъ! Ни провизіи запасти, ни исправить какую-нибудь порчу въ машинѣ—и думать нечего, если всего не захватилъ пароходъ съ собою. Конечно, за перевозку приходится брать очень дорого. И выгоды водяные пути пока тоже даютъ очень мало.

Ярмарки, которыя въ Россіи все слабѣютъ и падаютъ, въ Сибири, по причинѣ всего, вышеописаннаго, работаютъ хорошо. Здѣсь собираются продавцы и покупатели и происходитъ обмѣнъ товаровъ, закупка и отправка во всѣ концы всего, что необходимо обитателямъ.

Но изъ Россіи меньше всего пріобрѣтали товаровъ сибиряки. Англійскія ткани, машины, пряжа, бельгійское стекло, земледѣльческія орудія, даже кожаныя вещи—изъ Америки, французскую бакалею и вино — все это сибирякъ имѣлъ за болѣе дешевую цѣну, чѣмъ однородный русскій товаръ. Изъ Россіи доставлять все стоило дороже прямо сухопутьемъ, чѣмъ кругомъ, моремъ изъ далекой Англіи, Франціи и Америки!..

Сибиряки больше живутъ поселками, на привольѣ. Напримѣръ, городовъ съ населеніемъ превышающимъ 5000 человѣкъ во всемъ краю

около 30. Малолюдство и бездорожье—главное зло сибирской жизни. Это само собой кидалось въ глаза.

И, вотъ, съ 1870 года начались толки о томъ: въ какомъ направленіи слѣдуетъ провести намѣченный Великій Сибирскій рельсовый путь? Спорили лѣтъ пять, при чемъ и заграницей съ участіемъ слѣдили за этими спорами, такъ какъ тамъ не меньше нашего понимали: какое огромное вліяніе на всю міровую торговлю и жизнь окажетъ новый рельсовый путь, перерѣзающій съ запада на востокъ весь материкъ Азіи.

Сначала порѣшили вести путь отъ Нижняго на Тюмень и дальше. Было это въ самый разгаръ Русско-Турецкой войны, которая сильно затормозила начинаніе.

Какъ бы тамъ ни было, черезъ 9 лѣтъ, къ 1884 году движеніе отъ Перми до Тюмени было открыто и огромное пространство земли словно воскресло для новой жизни: установилось удобное сношеніе между двумя такими рѣками, какъ Волга и Обь. Засновали цѣлыя флотиліи пароходовъ и другихъ судовъ. По берегамъ и дальше задымили высокія трубы заводовъ и фабрикъ. Прихлынули новыя толпы рабочаго люда. Товары мѣстные нашли выгодный сбытъ въ Москву, русскіе товары

стали дешевле въ краю и вытѣснили привозную рухлядь. Переселенцы, часто тутъ изнывавшіе недѣлями въ бездорожье, терявшіе послѣдніе гроши и силы, — удобно и быстро переѣзжали почти въ сердце Сибири.

Но относительно главнаго направленія дороги намѣренія правительства измѣнились.

Послѣ новыхъ, долгихъ и подробныхъ обсужденій, изысканій, изслѣдованій было рѣшено повести линію черезъ Волгу у Сызрани, на Уфу, потомъ—на Челябинскъ, Омскъ, Красноярскъ, Иркутскъ, Стрѣтенскъ, вдоль по Амуру до Хабаровска и оттуда вверхъ по Уссури до береговъ Тихаго океана, къ самому Владивостоку.

Въ 1891 году новое направленіе было окончательно установлено и 17 марта былъ данъ Государемъ Александромъ III-мъ Высочайшій рескриптъ на имя наслѣдника, а нынѣ—Государя Императора, Николая Александровича, который тогда путешествовалъ по всему Дальнему Востоку и какъ разъ находился на пути въ Японію.

Когда Наслѣдникъ Цесаревичъ, 11 мая 1891 года вступилъ на русскій берегъ во Владивостокѣ,—онъ тогда-же приказалъ прочесть всенародно рескриптъ, отъ 17 марта, того же года, гласившій такъ:

Ваше Императорское Высочество!

Повелѣвъ нынѣ приступить къ постройкѣ сплошной черезъ всю Сибирь желѣзной дороги, имѣющей соединить обильныя дарами природы сибирскія области съ сѣтью внутреннихъ рельсовыхъ сообщеній, Я поручаю Вамъ объявить таковую волю Мою по вступленіи Вами вновь на Русскую землю, послѣ обозрѣнія иноземныхъ странъ Востока. Вмѣстѣ съ тѣмъ возлагаю на Васъ совершеніе во Владивостокѣ, закладки, разрѣшеннаго къ сооруженію, на счетъ казны и непосредственнымъ распоряженіемъ правительства, Уссурійскаго участка великаго сибирскаго рельсоваго пути.

Знаменательное участіе Ваше въ начинаніи предпринимаемаго Мною, сего истинно народнаго дѣла, да послужитъ новымъ свидѣтельствомъ душевнаго Моего стремленія облегчить сношенія Сибири съ прочими частями Имперіи и тѣмъ явить сему краю, близкому Моему сердцу, живѣйшее Мое попеченіе о мирномъ его преуспѣяніи».

Былъ отслуженъ торжественный молебенъ, затѣмъ Наслѣдникъ собственноручно наполнилъ тачку землей и отвезъ ее на полотно, которымъ начинался Уссурійскій участокъ Великаго Сибирскаго пути. Эта желѣзнодорожная вѣтка, идущая вдоль рѣки Уссури, соединила г. Владивостокъ съ Хабаровскомъ на Амурѣ.

Участокъ Уфа — Челябинскъ начатъ былъ постройкой одновременно—и съ двухъ концовъ, съ непривычной для насъ быстротою, сталъ строиться новый міровой рельсовый путь черезъ всю Азію.

Покойнымъ Государемъ былъ учрежденъ особый Комитетъ по постройкѣ Сибирскаго пути. Во главѣ Комитета — поставленъ былъ Наслѣдникъ Цесаревичъ, не оставившій своего поста и по смерти Императора Александра III-го, когда Онъ вступилъ Самъ на престолъ послѣ въ Бозѣ почившаго Родителя. Комитетъ не только старался о скорѣйшемъ осуществленіи задуманнаго пути, но намѣтилъ цѣлый рядъ мѣръ и побочныхъ предпріятій, въ видѣ устройства новыхъ заводовъ, угольныхъ копей, пароходства и проч., что могло-бы помочь постройкѣ линіи и неизбѣжно связано со всякимъ большимъ дѣломъ желѣзно-дорожнаго строительства.

Отъ Екатеринбурга на Челябинскъ была проведена поперечная вѣтка и такимъ образомъ получилась возможность дешево и скоро доставлять на строющуюся Сибирскую дорогу издѣлія Уральскихъ желѣзныхъ и чугунно-плавильныхъ заводовъ. Отъ рѣчныхъ пристаней — тоже стали прокладываться подъѣздные пути къ такъ называемой «магистрали», т. е. къ главному пути. По водѣ легко и дешево сплав-

лять грузы къ пристанямъ, а отсюда ихъ по рельсамъ доставляли къ мѣсту постройки.

Новый, многотысячный потокъ переселенцевъ долженъ былъ хлынуть въ Сибирь по новому, удобному пути, чтобы осѣсть на привольныхъ земляхъ. Только такимъ образомъ и можно было «обрусить» богатый край, особенно тамъ, на устьяхъ Амура, у береговъ далекаго Тихаго Океана. И всюду стали устраивать переселенческіе пункты для будущихъ гостей и хозяевъ нашей Восточно-Сибирской окраины.

Уральскіе заводы, при всемъ ихъ обиліи и богатствѣ—не могли служить новой дорогѣ на протяженіе десятка тысячъ верстъ,—поэтому пришлось привлечь людей, помочь имъ и деньгами и всячески, только бы они завели заводы и фабрики вдоль всей намѣченной линіи и на мѣстѣ стали-бы лить желѣзныя части, готовить орудія, инструменты, приспособленія, необходимыя для проложенія пути и для оборудованія поѣздовъ.

Доставлять все изъ Россіи или изъ за границы стоило бы огромныхъ лишнихъ затратъ. А денегъ и такъ требовалось немало, чтобы самымъ скромнымъ образомъ, въ одинъ путь, построить Великую Сибирскую дорогу. Больше 400 милліоновъ рублей обошлась эта до-

рога. Но и выгоды, и значеніе ея огромны, неисчислимы даже сейчасъ, обѣщая еще больше въ будущемъ.

Можно сказать, что сооруженіемъ дороги мирно закончено полное завоеваніе всей богатой Сибири для русскаго народа отнынѣ и навсегда.

Длина всей линіи, съ участкомъ Восточно-Китайскимъ равна почти 10,000 верстъ.

Что бы выполнить такую гигантскую работу въ краю, бѣдномъ и людьми и средствами, поработать пришлось не мало. Много было и жертвъ.

За первые пять лѣтъ, пока строилась съ двухъ концовъ разомъ вся линія, пока приходилось прорубать просѣки въ вѣковой тайгѣ, вести насыпи по зыбучимъ болотамъ, по сибирскимъ топямъ,— рабочіе умирали сотнями. Инженеры, живущіе лучше рабочихъ, тоже не выносили тяжелыхъ условій обстановки, полной лишеній и опасностей. Около 24 человѣкъ изъ всего числа 85 инженеровъ, т. е. почти $^1/_3$—кончила сумасшествіемъ, неизлѣчимыми болѣзнями и смертью.

Но всѣ жертвы людьми и деньгами—не остались безплодными. Все пространство, занимаемое Сибирью, равно 10 милліонамъ кв.верстъ.

Вотъ почему главныя заботы Комитета, помимо самой постройки, были обращены на улуч-

шеніе положенія переселенцевъ и развитіе хозяйства и промышленности въ Сибири.

Для облегченія передвиженія переселенцевъ (а ихъ идетъ ежегодно въ количествѣ 100—200 тысячъ), были устроены по всему пути пункты, гдѣ переселенцы могли-бы остановиться, запастись продовольствіемъ и получить врачебную помощь. Такихъ пунктовъ по главной линіи желѣзной дороги около 60, а по рѣкамъ и трактамъ до 25.

Платы за совѣтъ и лѣкарство съ переселенцевъ не берутъ. Въ главныхъ пунктахъ устроены больницы; всюду продаются съѣстные припасы, а дѣтей до 10-лѣтняго возраста кормятъ даромъ.

Кромѣ того на линіи желѣзной дороги устроены склады, гдѣ переселенцы, подъѣзжая къ мѣсту своего новаго жительства, могутъ дешево покупать хорошія прочныя сельскохозяйственныя орудія. Для ускоренія и упрощенія судопроизводства, при постоянно смѣняющемся притокѣ людей, на линіи желѣзной дороги введены всюду мировые судьи.

Но помимо заботы о хлѣбѣ насущномъ, переселенцамъ необходима и духовная пища: важно дать возможность слышать слово Божіе и учить дѣтей.

Съ этой цѣлью Комитетъ ассигновалъ самъ и собиралъ пожертвованія на церкви и школы.

При этомъ для удобства были введены два вида построекъ: школы—церкви, т. е. зданія, которые могли служить и школой и храмомъ одновременно, и вагонъ-церковь, который, переѣзжалъ съ мѣста на мѣсто обслуживать пункты, близь которыхъ нѣтъ церквей.

Въ одной Западной Сибири имѣется огромная полоса чудной, пахатной земли, пространствомъ въ 400 тысячъ квадр. верстъ, которая стала легко доступна для русскихъ переселенцевъ.

За какихъ нибудь 6 лѣтъ, съ 1898 года до 5 милліоновъ десятинъ занято новыми пришельцами изъ Россіи. Степи—Ишимская, Барабинская, Кулундинская—лучшія части Тобольской и Томской губерній, Нарымскій лѣсной край, Алтайское богатое нагорье—все это стало доступно русскому пахарю, добытчику, охотнику, золотоискателю.

Такъ какъ вся дорога преимущественно строилась изъ русскихъ матеріаловъ и русскими руками, то изъ всѣхъ 400 милліоновъ, затраченныхъ на предпріятіе, только часть ушла за границу, гдѣ пришлось покупать машины, которыхъ у насъ дѣлать еще не могутъ... Выходитъ, что на каждую версту цѣнной черноземной пахоты—легло по одному рублю расхода на рельсовый путь. Если даже населеніе

Россіи увеличится до 400 милліоновъ, сравняется съ населеніемъ Китая, то и тогда на каждую версту удобной Сибирской земли, прійдется не больше 10 человѣкъ... А это будетъ еще очень не скоро.

40 лѣтъ тому назадъ—въ Сибири насчитывалось около трехъ съ половиной милліоновъ жителей, а теперь въ ней свыше 7 милліоновъ. Послѣ проведенія Сибирскаго пути заселеніе пошло очень быстро. Когда 5 лѣтъ тому назадъ былъ изданъ законъ, отмѣняющій ссылку въ Сибирь по приговору судовъ,— это особенно подняло значеніе края. Изъ мѣста ссылки—Сибирь стала равноправной частью русской державы...

По блестящимъ рельсамъ засновали роскошные курьерскіе поѣзда, снабженные всѣми удобствами, какіе выдумали богатые люди. Кромѣ этихъ поѣздовъ взадъ и впередъ забѣгали невзрачные «переселенческіе» и товарные поѣзда.

Хлынувшіе тысячами, новоселы—теперь ужъ не плетутся пѣшкомъ, не тянутся обозами, при чемъ приходилось стоять по мѣсяцамъ у береговъ разлившейся рѣки, холодать, голодать, хворать и страдать отъ укусовъ злой сибирской мошкары. Въ просторномъ вагонѣ, на скамьѣ переносятся новоселы за тысячи и тысячи верстъ на свою новую родину.

Товарные длинные поѣзда, медленно тянутся по рельсамъ, какъ по жиламъ въ живомъ тѣлѣ,—равномѣрно распространяютъ богатство и силу русской земли отъ Западной ея границы—до береговъ Тихаго океана.

Пробѣгаютъ поѣзда по необъятнымъ равнинамъ Западной Сибири, по Восточной Сибири, гдѣ тяжелые, длинные мосты перекинуты черезъ широкія рѣки: Иртышъ, Обь, Енисей, Ангару. Минуютъ глубокое, холодное и бурное Байкальское озеро—«Святое море», какъ величаютъ его коренные обитатели края. Недавно законченный, кругобайкальскій участокъ,—это чудо желѣзнодорожнаго строительства,—ведетъ путь дальше къ многоводному, богатому Амуру и къ Уссури—рѣкѣ, отдѣляющей земли Россіи отъ Китая. Здѣсь одна вѣтка идетъ вдоль теченія Амура, до Стрѣтенска, гдѣ и обрывается.

Отъ Стрѣтенска до Хабаровска, который, какъ мы говорили, соединенъ съ Владивостокомъ Уссурійской линіей, сообщеніе дѣлается по Амуру на пароходахъ. Такъ какъ такое кружное направленіе было неудобно, и кромѣ того Амуръ зимою замерзаетъ, то для сокращенія пути часть дороги была проведена напрямикъ черезъ Манчжурію.

Въ августѣ 1896 г. было основано Россіей общество Русско-Китайскаго банка. А 4 де-

кабря того же года рѣшена постройка Восточно-Китайской дороги, ради чего нами заарендована полоса Манчжуріи на 80 лѣтъ.

Благодаря этому предпріятію, Европа соединилась съ самыми далекими предѣлами Азіи рельсовымъ путемъ. Раньше на переѣздъ изъ Лондона въ Пекинъ или въ Токіо требовалось два—три мѣсяца. Стоило это сотни рублей, грозило тысячею опасностей.

Теперь въ 12—15 дней, съ небольшими затратами, можно свершить этотъ же путь. И вмѣсто 500 рублей дорога обойдется въ 100 рублей.

Работать при постройкѣ Восточно-Китайской дороги, приходилось все время въ пустынной, полудикой странѣ. Пробивались туннели (корридоры) въ скалистыхъ горахъ. строились мосты. Болѣзни уносили тысячи рабочихъ—и своихъ, вольныхъ поселенцевъ, и каторжныхъ, которымъ было дозволено работать на линіи. Гибли и мѣстные жители—манзы, прекрасные землекопы и чернорабочіе. Нападали на линію мѣстные разбойники, хунхузы, такъ что пришлось создать особую, желѣзнодорожную стражу, цѣлую армію, оберегавшую рабочихъ. И—дорога была построена.

Всего, съ различными вѣтками построено въ этомъ участкѣ 2900 верстъ пути. Станцій возведено около ста. Полторы тысячи мостовъ

въ общемъ равняются по длинѣ 20 верстамъ.

Девять туннелей (корридоровъ) прорублено въ горахъ.

Сначала линія, сразу отъ Читы повернувъ на югъ, тянется до ст. Манчжурія. Отсюда, мимо городовъ: Хайларъ, Цицикаръ, Харбинъ и Аджихэ, —идетъ на востокъ и заканчивается у береговъ залива Петра Великаго, во Владивостокѣ. Отъ Харбина другая линія спускается къ югу, идетъ по Южной Манчжуріи черезъ Телинъ, Мукденъ и Лаоянъ на Квантунскій полуостровъ, который въ 1898 г. былъ взятъ Россіей въ арендное пользованіе. Одна вѣтвь этой линіи заканчивается въ многострадальномъ Портъ-Артурѣ, другая вѣтвь отъ станціи Дашицяо тянется къ порту Инкоу и расположенному вблизи большому торговому городу Нью-Чжуану.

Въ апрѣлѣ 1897 года началась работа—и не смотря на боксерское возстаніе 1900 года, когда мятежники разрушили путь на протяженіи многихъ верстъ, уже къ ноябрю 1901 года были закончены и главный путь на Владивостокъ и линія на Портъ Артуръ и Инкоу. Самое трудное здѣсь было—строить мосты и прорѣзать горы, одолѣвать перевалы, которыхъ такъ много на пути.

Для ускоренія дѣла сначала строился вре-

менный деревяный мостъ, клались рельсы.

Подвозился матеріалъ, соружался каменный, или желѣзный мостъ, рельсы переносились сюда и стройка шла непрерывно все дальше и дальше. На перевалахъ прокладывали выемку по самой вершинѣ, пропускали поѣзда съ однимъ—двумя вагонами, вмѣсто 10—20. Въ это же время прорывали вторую выемку, пониже, по которой подъемъ былъ менѣе крутъ и позволялъ пропускать поѣзда подлиннѣе. Такъ повторяли до тѣхъ поръ, пока на этомъ перевалѣ не получалась настоящая выемка, должной высоты, по которой паровозы вытягивали полный поѣздъ съ грузомъ. Сюда въ послѣдній разъ перекладывали рельсы съ рядомъ стоящаго, временнаго пути. А въ то же время дорога и строилась сама, и подвозила грузы къ Портъ-Артуру и Дальнему, все вмѣстѣ.

Линія строилась очень спѣшно. Ожидали разныхъ столкновеній съ сосѣдями, какъ оно и случилось. Приходилось сначала класть не настоящее, временное полотно, такъ называемую «времянку». Вмѣсто двойного пути строились частые разъѣзды. На безлѣсную горную часть у Портъ-Артура лѣсъ доставлялся изъ Восточной Сибири. Приходилось соединять сопки (горы) высокими насыпями. Черезъ рѣку Сунгари построены огромные мосты, изъ которыхъ

одинъ, у Харбина равенъ 445 саженямъ и устроенъ на 19 пролетахъ. Только Кругобайкальскій участокъ превосходитъ по трудности эту Манчжурскую и Портъ-Артурскую линіи.

Тамъ пришлось пробивать въ скалахъ ходы для поѣзда иногда на протяженіи около трехъ верстъ. Тамошніе подземные корридоры для поѣздовъ (туннели) равны самымъ длиннымъ, построеннымъ до сихъ поръ гдѣ либо на свѣтѣ.

Очень внушительное впечатлѣніе производятъ желѣзнодорожныя сооруженія. Посты пограничной стражи—это цѣлыя крѣпостцы, состоящія изъ солидныхъ кирпичныхъ стѣнокъ съ бойницами и двумя полукруглыми выступами-на углахъ для обстрѣливанія ближайшихъ подступовъ къ стѣнѣ. Внутри каждаго такого поста воздвигнуты казармы, помѣщенія офицеровъ и разныя хозяйственныя постройки. Не менѣе солидно и широко устроены станціи; рѣдко можно встрѣтить подобныя станціонныя сооруженія у насъ въ Россіи: самыя лучшія желѣзныя дороги могутъ только соперничать въ этомъ отношеніи съ китайской восточной. Здѣсь такъ же, какъ и у насъ на родинѣ, на платформахъ торчитъ много празднаго люда; китайцы-манзы, кажется, подобно россійскому мужику, не могутъ отказать себѣ въ удовольствіи, принявъ созерцательную позу и вперивъ

свои взоры въ проходящій поѣздъ, застыть на долго въ такомъ положеніи.

Возлѣ станціи обыкновенно цѣлый городокъ; здѣсь расположены и отрядъ пограничной стражи; на ближайшей вершинѣ виднѣется сторожевая вышка для поста, наблюдающаго за впереди лежащей мѣстностью.

И, вотъ, весь это гигантскій трудъ законченъ.

Какъ велико его значеніе стало ясно еще и раньше окончанія.

«Эта страна чудесъ и приключеній стала, по сибирскому выраженію: «русѣть». Она дѣлается похожей на всякую иную, болѣе или менѣе образованную страну — пишетъ одинъ русскій путешественникъ.

«Раньше вся Сибирь была большимъ проѣзжимъ трактомъ изъ Европы въ Азію. Трактъ этотъ шелъ отъ Златоуста до Срѣтенска и былъ заселенъ только ямщиками, трактирщиками да хозяевами постоялыхъ дворовъ, не брезговавшими случаемъ прирѣзать и пограбить своихъ постояльцевъ.

«Теперь Сибирь стала превращаться въ страну, гдѣ есть и города, и землепашцы и желѣзная дорога.

«Сибирь быстро растетъ. Раньше Челябинскъ былъ жалкій поселокъ, полугородишко, полу-

село съ 5 тысячами жителей. Теперь съ проведеніемъ рельсовъ въ городѣ 30,000 населенія, сверкаетъ электричество, построились магазины съ зеркальными окнами и воздвиглись зданія, о которыхъ раньше и не снилось здѣсь никому.

«Грязи въ Челябинскѣ и кругомъ его много. Но и ее прощаешь. Вѣдь эта жирная, черная грязь—отличный черноземъ. Она родитъ великолѣпную пшеницу, разбираемую на расхватъ даже въ Лондонѣ, столицѣ Англіи.

«Еще грязнѣе Челябинска Омскъ, построенный на рубежѣ сибирскихъ черноземныхъ степей и «березовой степи» Барабы.

«Но городъ все ростетъ и богатѣетъ. Все больше и больше пароходовъ и баржей скопляется на широкомъ, многоводномъ потокѣ Иртыша. Компанія московскихъ мануфактуристовъ, въ самой лучшей части города построила цѣлый дворецъ для торговли своими ситцами самыхъ привлекательныхъ восточныхъ рисунковъ, предъ которыми не устоитъ, отъ которыхъ не можетъ отказаться ни одна киргизка или татарка окрестныхъ степей.

«Открылось нѣсколько крупныхъ складовъ сельско-хозяйственныхъ машинъ и они процвѣтаютъ. Десять лѣтъ назадъ мѣстный общественный банкъ совершалъ оборотовъ на 300 ты-

сячъ руб., а въ — 1901 г. году на 700!.. Да еще работаетъ отдѣленіе Сибирскаго Торговаго банка на 7 милліоновъ въ годъ!»

Растетъ сибирскій городъ, растетъ и сибирская деревня. Проѣзжая каждые три-четыре года по этимъ мѣстамъ, можно видѣть какъ быстро увеличиваются запашки кругомъ. Особенно это замѣтно между Челябинскомъ и Петропавловскомъ и дальше, до самого Омска.

Желѣзно-дорожная вѣтка соединяетъ теперь богатый городъ Томскъ со всѣмъ Великимъ Сибирскимъ путемъ. Городъ этотъ имѣетъ для Сибири особое значеніе: это центръ образованія громаднаго, но еще мало разработаннаго края. Тамъ находится единственный на всю Сибирь университетъ и высшее техническое заведеніе—технологическій институтъ. Большую службу сослужила желѣзная дорога въ дѣлѣ развитія еще другого города — Иркутска — столицы Восточной Сибири, гдѣ теперь кипитъ торговая жизнь. Но не только растутъ старые города Сибири. Далеко въ тайгѣ въ сторонѣ отъ рельсоваго пути—среди вѣковѣчныхъ, дремучихъ лѣсовъ заселяются поселки и цѣлыя деревни. Въ теченіе послѣднихъ 10 лѣтъ на однѣхъ казенныхъ земляхъ—осѣло до 3-хъ съ половиной милліоновъ людей. И это только отъ Урала до Байкальскаго озера.

Около милліона—поселилось въ Алтайской Государевой вотчинѣ, которая равна пространствомъ всей Франціи! Въ Тургайскую область потянуло до полумилліона людей.

И этотъ живой потокъ все льется къ Востоку, все ширится и крѣпнетъ, обезпечивая за Россіей преобладаніе во всемъ богатомъ краю.

То же говорятъ отчеты Великаго Сибирскаго пути, въ которыхъ приведены многія сотни тысячъ пассажировъ, перевезенныхъ дорогой, милліоны пудовъ груза и милліоны рублей доходу. Такъ уже въ 1898 году было перевезено: 400 тысячъ переселенцевъ и до 70 милліоновъ груза!

Въ торговомъ отношеніи Великій Сибирскій путь приноситъ двоякую пользу: Съ одной стороны онъ способствуетъ расширенію и облегченію торговли Сибири съ Западомъ, съ Европейской Россіей и самой Европой, снабжаетъ ее необходимыми усовершенствованіями, машинами, предметами удобства и роскоши гораздо быстрѣе и дешевле, чѣмъ прежде. Съ другой, значительно упростились для Восточной Сибири отношенія съ сосѣднимъ Китаемъ, откуда намъ везутъ шелкъ и чай, куда мы поставляемъ свои издѣлія и ткани. Въ третьихъ не надо забывать, что на берегу Тихаго океана лежитъ нашъ большой

торговый портъ Владивостокъ, съ которымъ отнынѣ установлено быстрое сообщеніе.

Но наиболѣе важное значеніе этой дороги выяснилось, когда вспыхнула тяжелая, кровавая война съ Японіей.

Какъ оказалось, шесть лѣтъ сосѣди—японцы готовились къ этой войнѣ, они не могли простить Россіи, что занятый ими раньше, Портъ-Артуръ перешелъ въ руки къ русскимъ.

Въ январѣ, 1904 года нанесенъ былъ первый ударъ исподтишка. Черезъ 3 мѣсяца обложенъ съ суши и съ моря Портъ-Артуръ, единственная, русская твердыня въ этомъ далекомъ краю.

На пространствѣ 10 тысячъ верстъ у насъ тамъ не было и 10 тысячъ солдатъ, если не считать спеціальную, желѣзнодорожную охрану. И что же?

Прошло около году. Благодаря одноколейному Сибирскому пути мы успѣли перекинуть на театръ войны до полумилліона штыковъ и временно остановить движеніе желтаго врага. Артуръ своевременно былъ снабженъ на столько сильно припасами и людьми, что долго могъ геройски отражать безумный натискъ въ пять разъ сильнѣйшаго противника и только послѣ 11 мѣсяцевъ геройской обороны, крѣпость была сдана врагу. Эта оборона имѣла большое вліяніе

на общій ходъ войны, такъ какъ задержала на цѣлый годъ движеніе японцевъ и лишила ихъ 100 тысячной арміи.

Безъ желѣзной дороги—это все было бы не мыслимо. Въ оффиціальной бумагѣ — приказѣ начальника управленія военными сообщеніями на Дальнемъ Востокѣ, въ октябрѣ 1904 г. говорилось между прочимъ слѣдующее:

«Отправкой на Дальній Востокъ 3-го армейскаго корпуса началась третья тысяча эшелоновъ (отрядовъ), прослѣдовавшихъ туда, не считая обширныхъ мѣстныхъ перевозокъ.

Первыя перевозки по случаю японско-русской войны начались уже въ началѣ января.

Слѣдя изо дня въ день за грандіозной, внушительной картиной все болѣе и болѣе увеличивающихся воинскихъ перевозокъ, можно сказать, что блестящее выполненіе этой задачи, превзошло самыя смѣлыя ожиданія.

Въ основаніе плановъ нашего противника очевидно легли расчеты, что Сибирская дорога не справится съ огромной задачей. Но враги ошиблись.

Всѣ иностранцы, бывшіе свидѣтелями того, что выполнила дорога, передали свои наблюденія и за границей вездѣ возбудили удивленіе къ образцовому порядку, съ какимъ въ самое короткое время, наперекоръ всякимъ

помѣхамъ, совершилось огромное дѣло перевозки арміи на Востокъ.

Весьма трудное, продовольственное дѣло, спѣшно организованное на огромномъ протяженіи всей дороги, было устроено прекрасно.

Изо дня въ день, съ точностью часовой стрѣлки двигались людскіе эшелоны и грузы на многія тысячи верстъ въ полномъ порядкѣ.

До какой степени доведена была точность движенія — лучшимъ доказательствомъ служило то, что еженедѣльно Государю Императору доставлялись отчеты и карты, на которыхъ были показаны всѣ отряды, находящіеся въ пути и остановленные почему либо на протяженіи всѣхъ 12 тысячъ верстъ!

Результатомъ все этой напряженной работы явились сосредоточеніе всей 1-й Манчжурской арміи на полтора мѣсяца раньше всѣхъ предположеній и расчетовъ! Это—огромная выгода, понятная даже не военнымъ людямъ.

«Надо помнить, говорилось далѣе въ приказѣ, что дорогая родина Россія напряженно смотритъ, съ затаеннымъ дыханіемъ, болѣя душою, туда, на Востокъ, на міровыя событія, тамъ происходящія.

И желѣзнодорожная ниточка, связываетъ сердце Россіи съ ея сынами на Дальнемъ Во-

стокѣ. Эти сыны, все дорогое и даже жизнь свою приносятъ въ жертву родинѣ!»

Эти слова сами говорятъ за себя.

Изъ нихъ понятно все рѣшительное значеніе Сибирскаго пути въ рѣшительной борьбѣ желтой расы съ русскимъ народомъ, не разъ уже спасавшимъ своею грудью просвѣщенную Европу отъ нашествія чуждыхъ завоевателей.

Для того, чтобы поднять торговое значеніе пути, вторая пара рельсовъ должна лечь на всемъ огромномъ протяженіи дороги.

Въ Ноябрѣ 1904 года это рѣшеніе было принято и на начало работъ ассигновали 10 милліоновъ рублей но, конечно постройка эта не можетъ быть скоро доведена до конца. Пока пришлось принять временныя мѣры, чтобы можно было провезти возможно больше людей и грузовъ по готовому пути. Заказаны были новые вагоны, которые подымали до 1800 п. каждый вмѣсто 650, и паровозы, перевозящіе невѣроятныя тяжести, число поѣздовъ, проходящихъ ежедневно, увеличилось до 18-ти и кромѣ того въ самомъ бойкамъ мѣстѣ еще до проведенія общаго новаго пути, проложены вторыя рельсы на 150 верстъ.

Война—помѣшала не только мирному развитію русской жизни на Дальнемъ Востокѣ.

Общеевропейская торговля и почтовое со-

общеніе ея съ Азіей, съ Японіей—все это направилось было кратчайшимъ и болѣе надежнымъ, сухимъ путемъ, не моремъ по старому,—а по нашей Сибирской желѣзной дорогѣ. Военная нужда заставила закрыть этотъ путь для чужихъ грузовъ и посылокъ.

Но съ проведеніемъ второй пары рельсовъ явится возможность, не взирая на военные транспорты, поддерживать и почтово-торговое сношеніе европейскаго Запада съ азіатскимъ Востокомъ.

А когда пушки отгрохочутъ и замолчатъ и надо надѣяться, на долго, кипучая жизнь снова вспыхнетъ на всемъ Великомъ Сибирскомъ пути. Отъ него, какъ лучи разойдутся развѣтвленія во всѣ стороны—и край воскреснетъ для новой, лучшей жизни.